Deutscher Bundestag **Drucksache 14/7013**
14. Wahlperiode 01. 10. 2001

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen

A. Problem und Ziel

Schwere Nutzfahrzeuge verursachen in besonderem Maße Kosten für den Bau, die Unterhaltung und den Betrieb von Bundesautobahnen. Durch eine Benutzungsgebühr sollen diese Kosten in gerechter Weise den Verursachern angelastet werden. Die bestehende zeitbezogene Autobahnbenutzungsgebühr ist hierzu nur bedingt geeignet, da sie nicht an die Fahrleistungen auf Bundesautobahnen anknüpft.

B. Lösung

Gesetzliche Einführung einer streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr (Maut) für schwere Nutzfahrzeuge und gleichzeitige Aufhebung des Gesetzes über die Erhebung der zeitbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Nutzfahrzeuge. Die streckenbezogene Autobahnbenutzungsgebühr kann auch zur Verlagerung von Gütertransporten auf die Verkehrsträger Schiene und Schiff beitragen.

Daten, die im Rahmen der Mauterhebung und der Kontrolle der Einhaltung der Mautpflicht erhoben bzw. übermittelt werden, dürfen ausschließlich für diese Zwecke genutzt werden.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Dem Bund entstehen Kosten für den Vollzug des Gesetzes, insbesondere für die Kontrolle der Einhaltung der Mautpflicht, in Höhe von rund 70 Mio. DM im Jahr 2002 und rund 100 Mio. DM/Jahr in den Folgejahren. Die Errichtung und der Betrieb des Mauterhebungssystems soll dem privaten Sektor übertragen werden. Die vom Bund zu tragende Vergütung des privaten Betreibers, in die über den voraussichtlichen Vertragszeitraum von 12 Jahren die Errichtungs- und Betriebskosten einfließen, kann noch nicht beziffert werden.

Der Bundeshaushalt wird im Ergebnis nicht belastet. Die Vollzugskosten einschließlich der Vergütung des privaten Betreibers werden aus den Mauteinnahmen finanziert. Daneben ergeben sich Bußgeldeinnahmen und Einnahmen aus der Nacherhebung.

Für Länder und Gemeinden entstehen allenfalls geringe Kosten.

E. Sonstige Kosten

Die Autobahnmaut für schwere Lkw hat sich nach EU-Recht an den Wegekosten der mautpflichtigen Fahrzeuge zu orientieren. Eine eventuelle Verteuerung von Gütertransporten auf der Autobahn wird allenfalls in geringem Umfang zum allgemeinen Preisanstieg beitragen, da die Transportkosten nur einen geringen Anteil am Wert der volkswirtschaftlichen Güterproduktion haben und die Maut ganz überwiegend den Fernverkehr treffen wird, der nur einen Teil des gesamten Straßengüterverkehrs ausmacht.

Die Autobahnmaut wird keine negativen Auswirkungen auf die Beschäftigungslage in Deutschland haben. Da die Erhöhung der Transportpreise lediglich in geringem Maße in die Produktpreise einfließt, sind im produzierenden Gewerbe insgesamt, d. h., auch bei kleinen und mittleren Betrieben, keine spürbaren negativen Auswirkungen zu erwarten. Andererseits führt die Einführung eines nutzungsabhängigen Preismechanismus im Verkehrsbereich zu einer verbesserten Wettbewerbssituation zwischen den Verkehrsträgern. Damit kann ein effizienterer Einsatz der volkswirtschaftlichen Ressourcen im Verkehrsbereich herbeigeführt werden, was insgesamt dem Standort Deutschland zu Gute kommt.

Das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe, das überwiegend aus kleinen und mittleren Unternehmen besteht, wird zwar durch die Maut deutlich mehr belastet. Die Maut ist jedoch wettbewerbsneutral, da sie jeden Transport auf der Straße gleichermaßen erfasst. Deshalb wird die Wettbewerbssituation weder innerhalb des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes noch zwischen dem deutschen Gewerbe und der ausländischen Konkurrenz verändert. Falls es bestimmten Güterkraftverkehrsunternehmen gelingt, die Umlegung der Maut auf den Transportpreis zu vermeiden und sich damit am Markt besser durchzusetzen, ist dies auf betriebliche Optimierungen zurückzuführen.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

Berlin, den 01. Oktober 2001

022 (323) – 680 20 – Au 15/01

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages

11011 Berlin

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Der Bundesrat hat in seiner 767. Sitzung am 27. September 2001 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates wird unverzüglich nachgereicht.



Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen (Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge – ABMG)

§ 1
Autobahnmaut

(1) Für die Benutzung der Bundesautobahnen mit Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens zwölf Tonnen ist eine Gebühr im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 187 S. 42) zu entrichten (Maut).

(2) Die Maut nach Absatz 1 ist nicht zu entrichten bei Verwendung der folgenden Fahrzeuge:

1. Kraftomnibusse
2. Fahrzeuge der Streitkräfte, der Polizeibehörden, des Zivil- und Katastrophenschutzes, der Feuerwehr und anderer Notdienste, Fahrzeuge des Bundes sowie ausschließlich für den Straßenunterhaltungs- und Straßenbetriebsdienst genutzte Fahrzeuge von Gebietskörperschaften.

Voraussetzung für die Mautbefreiung nach Satz 1 Nr. 2 ist, dass die Fahrzeuge als für die dort genannten Zwecke bestimmt erkennbar sind. Im Fall von Fahrzeugkombinationen ist das Motorfahrzeug für die Mautbefreiung der Kombination maßgebend.

(3) Die Maut nach Absatz 1 ist nicht zu entrichten auf:

1. der Bundesautobahn A 6 von der deutsch-französischen Grenze bis zur Anschlussstelle Saarbrücken-Fechingen in beiden Fahrtrichtungen,
2. der Bundesautobahn A 5 von der deutsch-schweizerischen Grenze und der deutsch-französischen Grenze bis zur Anschlussstelle Müllheim/Neuenburg in beiden Fahrtrichtungen,
3. den Bundesautobahnabschnitten, für deren Benutzung eine Maut nach § 2 des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes vom 30. August 1994 (BGBl. I S. 2243) in der jeweils geltenden Fassung erhoben wird.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung nach Anhörung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften gemäß Artikel 7 Abs. 2 Buchstabe b Nr. i der Richtlinie 1999/62/EG und mit Zustimmung des Bundesrates die Mautpflicht auf genau bezeichnete Abschnitte von Bundesstraßen auszudehnen, wenn dies aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt ist. In diesem Fall ist auf die Mautpflichtigkeit dieser Straßenabschnitte in geeigneter Weise hinzuweisen.

§ 2
Mautschuldner

Mautschuldner ist die Person, die während der mautpflichtigen Benutzung von Bundesautobahnen

1. Eigentümer oder Halter des Motorfahrzeugs ist oder
2. über den Gebrauch des Motorfahrzeugs bestimmt oder
3. das Motorfahrzeug führt.

Mehrere Mautschuldner haften als Gesamtschuldner.

§ 3
Mautsätze

(1) Die geschuldete Maut bestimmt sich nach der auf mautpflichtigen Bundesautobahnen zurückgelegten Strecke des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination, nach der Anzahl der Achsen des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination und nach der Emissionsklasse des Fahrzeugs gemäß § 48 in Verbindung mit Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung.

(2) Die Bundesregierung wird ermächtigt, die Höhe der Maut pro Kilometer unter sachgerechter Berücksichtigung der Anzahl der Achsen und der Emissionsklasse der Fahrzeuge durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates festzusetzen. Die durchschnittliche gewichtete Maut orientiert sich an den von der Gesamtheit der mautpflichtigen Fahrzeuge verursachten Kosten für den Bau, die Erhaltung, den weiteren Ausbau und den Betrieb des mautpflichtigen Bundesautobahnnetzes. Artikel 7 Abs. 9 und 10 der Richtlinie 1999/62/EG sind zu berücksichtigen.

§ 4
Mautentrichtung und Mauterstattung

(1) Der Mautschuldner hat die Maut in der sich aus der Rechtsverordnung nach § 3 Abs. 2 Satz 1 ergebenden Höhe spätestens bei Beginn der mautpflichtigen Benutzung oder im Falle einer Stundung zu dem festgesetzten Zeitpunkt an das Bundesamt für Güterverkehr zu entrichten. Die Maut wird für ein bestimmtes Fahrzeug mit dem ihm zugeteilten Kennzeichen entrichtet.

(2) Das Bundesamt für Güterverkehr kann einem Privaten die Errichtung und den Betrieb eines Systems zur Erhebung der Maut übertragen (Betreiber). Zum Zweck des Betriebs des Mauterhebungssystems darf der Betreiber nachfolgende Daten erheben, verarbeiten und nutzen:

1. Höhe der entrichteten Maut,
2. Strecke, für die die Maut entrichtet wurde,
3. Ort und Zeit der Mautentrichtung,
4. bei Entrichtung der Maut vor der Benutzung mautpflichtiger Bundesautobahnen: der für die Durchführung der Fahrt zulässige Zeitraum sowie die Belegnummer,
5. Kennzeichen des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination,
6. für die Mauthöhe maßgebliche Merkmale des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination.

Diese Daten dürfen ausschließlich für die Zwecke dieses Gesetzes verarbeitet und genutzt werden.

(3) Der Mautschuldner hat bei der Mauterhebung mitzuwirken. Er hat die technischen Einrichtungen zur Mautentrichtung ordnungsgemäß zu nutzen und die für die Maut maßgeblichen Tatsachen anzugeben. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Einzelheiten der Nutzung der technischen Einrichtungen zu regeln und die nach Satz 2 maßgeblichen Tatsachen festzulegen sowie das Verfahren der Angabe dieser Tatsachen zu regeln.

(4) Eine Maut wird auf Verlangen ganz oder teilweise erstattet, wenn die Fahrt, für die sie entrichtet wurde, nicht oder nicht vollständig durchgeführt wird. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates das Verfahren der Erstattung der Maut zu regeln. Die Bearbeitungsgebühr für ein Erstattungsverlangen beträgt höchstens 20 Euro.

§ 5
Nachweis der Mautentrichtung durch den Mautschuldner

Der Mautschuldner hat auf Verlangen des Bundesamtes für Güterverkehr die ordnungsgemäße Entrichtung der Maut nachzuweisen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Einzelheiten über das Verfahren zum Nachweis der Mautentrichtung zu regeln.

§ 6
Einrichtungen zur Erhebung der Maut

(1) Einrichtungen an Bundesfernstraßen zur Erhebung der Maut nach diesem Gesetz und zur Kontrolle der Einhaltung der Mautpflicht gehören im Sinne des § 1 Abs. 4 des Bundesfernstraßengesetzes zu den Bundesfernstraßen.

(2) Der Betreiber hat die Einrichtungen für den Betrieb des Mauterhebungssystems und für die Feststellung von mautpflichtigen Benutzungen von Bundesautobahnen im Benehmen mit den zuständigen Straßenbaubehörden der Länder zu errichten.

§ 7
Kontrolle

(1) Das Bundesamt für Güterverkehr überwacht die Einhaltung der Vorschriften dieses Gesetzes. Daneben können auch die Zollbehörden im Rahmen von zollamtlichen Überwachungsmaßnahmen die Einhaltung der Vorschriften dieses Gesetzes überwachen. Das Bundesamt für Güterverkehr und die Zollbehörden können sich bei der Kontrolle der Einhaltung der Mautpflicht der Hilfe des Betreibers im Sinne des § 4 Abs. 2 bedienen. Dem Betreiber kann zu diesem Zweck die Feststellung von mautpflichtigen Bundesautobahnbenutzungen und der ordnungsgemäßen Mautentrichtung übertragen werden.

(2) Das Bundesamt für Güterverkehr, die Zollbehörden und der Betreiber dürfen im Rahmen der Kontrolle folgende Daten erheben, speichern, nutzen und einander übermitteln:

1. Bild des Fahrzeuges,
2. Name der Person, die das Motorfahrzeug führt,
3. Ort und Zeit der mautpflichtigen Bundesautobahnbenutzung,
4. Kennzeichen des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination,
5. für die Mauthöhe maßgebliche Merkmale des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination.

Diese Daten dürfen ausschließlich zum Zweck der Überwachung der Einhaltung der Vorschriften dieses Gesetzes verarbeitet und genutzt werden.

(3) Der Betreiber übermittelt darüber hinaus für die Durchführung der Kontrolle nach Absatz 1 dem Bundesamt für Güterverkehr die Daten über die Mautentrichtung nach § 4 Abs. 2. Der Betreiber übermittelt den Zollbehörden auf deren Ersuchen im Einzelfall die Daten nach § 4 Abs. 2, soweit die Daten für die jeweilige Überwachungsmaßnahme erforderlich sind. Das Bundesamt für Güterverkehr darf die ihm übermittelten Daten auch zur Überwachung des Betreibers verarbeiten und nutzen.

(4) Die Mitarbeiter des Bundesamtes für Güterverkehr und die mit der Überwachung der Einhaltung der Vorschriften dieses Gesetzes beauftragten Mitarbeiter der Zollbehörden können Kraftfahrzeuge zum Zwecke der Kontrolle der Einhaltung der Mautpflicht nach § 1 anhalten. Die zur Kontrolle berechtigten Personen sind befugt, Anordnungen zum Zwecke der Durchführung der Kontrollmaßnahmen nach Satz 1 zu erteilen. Dies entbindet den Verkehrsteilnehmer nicht von seiner Sorgfaltspflicht.

(5) Hat der Mautschuldner die Maut vor der Benutzung der Bundesautobahn entrichtet und ist ihm hierüber ein Beleg erteilt worden, so hat er diesen im Rahmen seiner Nachweispflicht nach § 5 bei der Benutzung der Bundesautobahn mitzuführen und auf Verlangen den zur Kontrolle befugten Personen zur Prüfung auszuhändigen. Er hat darüber hinaus den Fahrzeugschein, die vorgeschriebenen Beförderungspapiere und den Führerschein den zur Kontrolle befugten Personen zur Prüfung auszuhändigen. Sofern für Fahrten eine Berechtigung (Erlaubnis nach dem Güterkraftverkehrsgesetz und Nachweise über die Beschäftigung und die Tätigkeiten des Fahrpersonals auf Kraftfahrzeugen, Gemeinschaftslizenz, CEMT-, CEMT-Umzugs- oder Drittstaaten-

genehmigung) oder ein Nachweis der Erfüllung bestimmter Technik-, Sicherheits- und Umweltanforderungen für das Kraftfahrzeug vorgeschrieben ist, gilt Satz 2 entsprechend. Der Fahrzeugführer hat auf Verlangen Auskunft über alle Tatsachen zu erteilen, die für die Durchführung der Kontrolle von Bedeutung sind.

(6) Es ist verboten, als Mautschuldner nach § 2 Nr. 1 oder 2 anzuordnen oder zuzulassen, dass der Fahrzeugführer

1. den in Absatz 5 Satz 1 genannten Beleg über die Mautentrichtung oder
2. ein sonstiges in Absatz 5 Satz 2 und 3 genanntes Dokument

nicht mitführt oder den zur Kontrolle befugten Personen nicht aushändigt.

(7) Die zur Kontrolle befugten Personen sind berechtigt, die geschuldete Maut am Ort der Kontrolle zu erheben. § 8 Abs. 2 gilt entsprechend. Sie können die Weiterfahrt bis zur Entrichtung der Maut untersagen, wenn die Maut trotz Aufforderung am Ort der Kontrolle nicht entrichtet wird und Tatsachen vorliegen, die Zweifel an der späteren Einbringlichkeit der Maut begründen.

(8) Weitergehende Befugnisse des Bundesamtes für Güterverkehr, die ihm nach anderen gesetzlichen Bestimmungen zur Überwachung der Einhaltung der Vorschriften nach diesem Gesetz zustehen, bleiben unberührt.

§ 8
Nachträgliche Mauterhebung

(1) Die Maut kann auch nachträglich durch Bescheid erhoben werden. Dem Betreiber kann die nachträgliche Erhebung der Maut für die Fälle übertragen werden, in denen er gemäß § 7 Abs. 1 Satz 4 eine mautpflichtige Bundesautobahnbenutzung feststellt und die geschuldete Maut nicht entrichtet und nicht im Rahmen der Kontrolle gemäß § 7 Abs. 7 erhoben wurde. Widerspruchsbehörde ist das Bundesamt für Güterverkehr.

(2) Kann bei der nachträglichen Mauterhebung die tatsächliche Wegstrecke der Benutzung mautpflichtiger Bundesautobahnen nicht festgestellt werden, wird eine Maut erhoben, die einer Wegstrecke von 500 Kilometern auf mautpflichtigen Bundesautobahnen entspricht. Eine nachträgliche Mauterhebung entfällt, soweit der Mautschuldner nachweislich die ihm obliegenden Pflichten bei der Mautentrichtung erfüllt hat.

§ 9
Datenlöschung, Geschäftsstatistiken

(1) Der Betreiber hat die nach § 4 Abs. 2 Satz 2 gespeicherten Daten unverzüglich zu löschen, wenn ein Mauterstattungsverlangen nicht fristgerecht gestellt worden ist. Ist ein Erstattungsverlangen fristgerecht gestellt worden, sind die Daten unverzüglich nach Abschluss des Verfahrens zu löschen.

(2) Das Bundesamt für Güterverkehr hat die Daten nach § 4 Abs. 2 Satz 2 Nr. 5 drei Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die mautpflichtige Autobahnbenutzung beendet wurde, zu löschen. Die übrigen nach § 7 Abs. 3 Satz 1 übermittelten Daten sind sechs Jahre nach der Übermittlung zu löschen. Die den Zollbehörden nach § 7 Abs. 3 Satz 2 übermittelten Daten sind nach Entrichtung der Maut, spätestens aber nach Abschluss des Nacherhebungsverfahrens zu löschen.

(3) Die Daten nach § 7 Abs. 2 Satz 1 sind unverzüglich zu löschen,

1. sobald feststeht, dass die Maut entrichtet worden ist und ein Mauterstattungsverlangen nicht zulässig ist oder ein Mauterstattungsverlangen nicht fristgerecht gestellt worden ist,
2. sobald ein eingeleitetes Mauterstattungsverfahren abgeschlossen ist.

(4) Ist festgestellt worden, dass die Maut nicht entrichtet worden ist, sind die Daten nach § 7 Abs. 2 Satz 1 zu löschen

1. vom Betreiber und den Zollbehörden nach Abschluss des Nacherhebungsverfahrens,
2. vom Bundesamt für Güterverkehr zwei Jahre, nachdem die Daten erstmalig gespeichert wurden.

(5) Bilder und Daten, die im Rahmen der Kontrolle nach § 7 Abs. 2 erhoben und gespeichert wurden, sind unmittelbar nach dem Kontrollvorgang zu löschen, wenn das Kraftfahrzeug nicht der Mautpflicht unterliegt.

(6) Nach diesem Gesetz gespeicherte Daten dürfen in anonymisierter Form zur Erstellung von Geschäftsstatistiken verwendet werden.

§ 10
Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 4 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 3 Abs. 2 Satz 1 die Maut nicht oder nicht rechtzeitig entrichtet,
2. einer vollziehbaren Anordnung nach § 7 Abs. 4 Satz 2 zuwiderhandelt,
3. entgegen § 7 Abs. 5 Satz 1 in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 5 Satz 2 einen Beleg nicht mitführt oder nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt,
4. entgegen § 7 Abs. 5 Satz 4 eine Auskunft nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erteilt,
5. entgegen § 7 Abs. 6 Nr. 1 anordnet oder zulässt, dass der Beleg nicht mitgeführt oder nicht ausgehändigt wird.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 und 2 mit einer Geldbuße bis zu zwanzigtausend Euro, in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro geahndet werden.

(3) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist das Bundesamt für Güterverkehr.

§ 11
Mautaufkommen

Das Mautaufkommen steht dem Bund zu.

§ 12
Anwendungsvorschriften

(1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates den Zeitpunkt des Beginns der Erhebung der Maut festzulegen und gleichzeitig das Autobahnbenutzungsgebührengesetz für schwere Nutzfahrzeuge vom 30. August 1994 (BGBl. 1994 II S. 1765), geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 19. Dezember 2000 (BGBl. 2000 II S. 1530), aufzuheben.

(2) Gebühren nach dem Autobahnbenutzungsgebührengesetz für schwere Nutzfahrzeuge, die für einen Zeitraum nach dem Außerkrafttreten des Gesetzes entrichtet wurden, werden vom Bundesamt für Güterverkehr gegen die Entrichtung einer Bearbeitungsgebühr in Höhe von zwanzig Euro auf Antrag erstattet. Der Antrag kann bis zum Ablauf des Monats nach Außerkrafttreten des Autobahnbenutzungsgebührengesetzes für schwere Nutzfahrzeuge gestellt werden.

(3) Die Bußgeldvorschriften des § 4 des Autobahnbenutzungsgebührengesetzes für schwere Nutzfahrzeuge sind auch nach dem nach Absatz 1 zu bestimmenden Zeitpunkt auf diejenigen Handlungen anzuwenden, die vor diesem Zeitpunkt begangen worden sind.

Artikel 2

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Straßenverkehrsgesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1 veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. März 2001 (BGBl. I S. 386), wird wie folgt geändert:

1. § 35 Abs. 1 Nr. 10 wird wie folgt gefasst:

   „10. zur Feststellung der Maut für die Benutzung von Bundesautobahnen und zur Verfolgung von Ansprüchen nach dem Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge vom ... (BGBl. I S. ...) in der jeweils geltenden Fassung.“

2. In § 36 wird nach Absatz 2a folgender Absatz 2b eingefügt:

   „(2b) Die Übermittlung nach § 35 Abs. 1 Nr. 10 aus dem Zentralen Fahrzeugregister darf durch Abruf im automatisierten Verfahren an das Bundesamt für Güterverkehr, die Zollbehörden und an eine sonstige öffentliche Stelle, die mit der Erhebung der Maut nach dem Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge beauftragt ist, erfolgen.“

Artikel 3

Änderung der Fahrzeugregisterverordnung

Die Fahrzeugregisterverordnung vom 20. Oktober 1987 (BGBl. I S. 2305), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 20. Juli 2000 (BGBl. I S. 1090), wird wie folgt geändert:

Nach § 11c wird folgender § 11d eingefügt:

„§ 11d
Automatisierte Übermittlung von Daten nach § 36 Abs. 2b des Straßenverkehrsgesetzes

(1) Die Übermittlung nach § 36 Abs. 2b des Straßenverkehrsgesetzes von Fahrzeugdaten und Daten von Fahrzeugkombinationen, die für die Erhebung der Maut nach dem Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge maßgeblich sind, ist durch Abruf im automatisierten Verfahren zulässig.

(2) Die Daten nach Absatz 1 werden zum Abruf bereitgehalten für das Bundesamt für Güterverkehr, die Zollbehörden und eine sonstige öffentliche Stelle, die mit der Erhebung der Autobahnmaut beauftragt ist. § 11b Abs. 2 bis 4 gilt entsprechend.“

Artikel 4

Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang

Die auf Artikel 3 dieses Gesetzes beruhenden Teile der Fahrzeugregisterverordnung können auf Grund der einschlägigen Ermächtigung durch Rechtsverordnung geändert werden.

Artikel 5

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft, soweit im folgenden Absatz nichts Abweichendes bestimmt ist.

(2) Die Artikel 2, 3 und 4 treten zu dem in einer Rechtsverordnung nach § 12 Abs. 1 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge (Artikel 1 dieses Gesetzes) bestimmten Zeitpunkt des Beginns der Erhebung der Maut in Kraft. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen gibt den Zeitpunkt des Inkrafttretens im Bundesgesetzblatt bekannt.

Begründung

I. Allgemeiner Teil

Die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen und die Erzielung eines angemessenen Beitrages zu den Wegekosten durch schwere Nutzfahrzeuge war Gegenstand jahrzehntelanger Verhandlungen im Rahmen des Rates der Europäischen Gemeinschaften. Die Lösung brachte die vom Rat der Europäischen Gemeinschaften am 25. Oktober 1993 verabschiedete Richtlinie 93/89/EWG über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten (ABl. EG Nr. L 279 S. 32) und das darauf beruhende Abkommen vom 9. Februar 1994 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen im Gebührenverbund zwischen den Benelux-Staaten, Dänemark und Deutschland.

Die daraufhin eingeführte zeitbezogene Autobahnbenutzungsgebühr wird seit dem 1. Januar 1995 auf Grund des Autobahnbenutzungsgebührengesetzes für schwere Nutzfahrzeuge vom 30. August 1994 (ABBG) erhoben. Am 18. September 1997 trat auch Schweden dem Übereinkommen und damit der gemeinsamen Gebührenerhebung bei.

Die grundlegende Richtlinie 93/89/EWG wurde, da sie zwischenzeitlich vom EuGH aus formellen Gründen für nichtig erklärt worden war, durch die Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 187 S. 42) ersetzt.

Die zeitbezogene Autobahnbenutzungsgebühr wird von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen erhoben, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 t beträgt. Das Gebührennettoaufkommen in Deutschland betrug im Jahre 2000 rd. 836 Mio. DM.

Die Erhebung der zeitbezogenen Benutzungsgebühr läuft reibungslos. Sie ist vom Güterkraftverkehrsgewerbe allgemein akzeptiert. Sie bedeutet aus verkehrspolitischer Sicht aber lediglich den Einstieg in eine verursachergerechte Anlastung der Wegekosten, da die tatsächlichen Fahrleistungen hierbei nicht berücksichtigt werden. Die zeitbezogene Autobahngebühr ist deshalb nur ein relativ grobes Mittel zur Anlastung von Wegekosten. Sie ist zudem nach EU-Recht an betragsmäßig festgelegte, relativ niedrige Gebührensätze gebunden, die nur mit der Zustimmung aller EU-Mitgliedstaaten angehoben werden können.

Die Vorteile und damit die Ziele der streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Nutzfahrzeuge (im Folgenden: Maut) liegen demgegenüber in

– der verursachergerechteren Anlastung von Wegekosten durch direkte Abhängigkeit der Maut von tatsächlich erbrachten Fahrleistungen,
– der Schaffung von Anreizen zur wirtschaftlicheren Ausnutzung der Transportkapazitäten,
– der Möglichkeit einer flexibleren Tarifgestaltung, wodurch die Verwirklichung weiterer verkehrs- und umweltpolitischer Ziele unterstützt werden kann.

Die verursachergerechtere Anlastung der Wegekosten durch die Lkw-Maut kann auch dazu beitragen, dass Güter von der Straße auf die Schiene und das Schiff verlagert werden.

Die mit der Lkw-Maut verfolgten Ziele könnten durch andere Maßnahmen, insbesondere durch eine Anhebung der Kfz-Steuer und/oder der Mineralölsteuer auf Lkw-Diesel nicht oder nur unvollkommen erreicht werden. Die Kfz-Steuer hat keinen Bezug zu den tatsächlichen Fahrleistungen. Sie wird in der Regel nur für im Inland zugelassene Fahrzeuge erhoben. Fahrzeuge, die in anderen EU-Mitgliedstaaten zugelassen sind, sind dagegen von der Kfz-Steuer ausgenommen. Bei Kraftfahrzeugen aus Drittstaaten wird in der Regel auf eine Steuererhebung auf der Grundlage von Doppelbesteuerungsabkommen verzichtet. Bei der Mineralölsteuer besteht zwar über den Treibstoffverbrauch eine Verbindung zu den Fahrleistungen, sie erfasst aber nicht in ausreichendem Umfang die Benutzung der Autobahnen mit im Ausland zugelassenen Fahrzeugen. Die Tankfüllmengen moderner Lkw würden es ausländischen Nutzern ermöglichen die – in diesem Fall erhöhte – deutsche Mineralölsteuer weitgehend zu umgehen, da für Nutzer aus EU-Staaten insoweit keine Mengenbegrenzung hinsichtlich mitgeführten Treibstoffes gilt und Nutzer aus Drittstaaten bis zu 200 Liter Dieselkraftstoff mitführen dürfen. Es käme dadurch nicht nur zu beträchtlichen Einnahmeausfällen, sondern auch zu einer Beeinträchtigung der Wettbewerbslage des deutschen Transportgewerbes.

Die Regierungskoalition hat deshalb am 20. Oktober 1998 beschlossen, dass zur gerechten Anlastung der Wegekosten die zeitabhängige Lkw-Vignette möglichst frühzeitig durch eine fahrleistungsabhängige elektronische Gebührenerhebung ersetzt werden soll. Das vorliegende Gesetz dient der Umsetzung dieses Koalitionsbeschlusses.

Die Zuständigkeit des Bundes zum Erlass dieses Gesetzes ergibt sich aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 1 und 22 des Grundgesetzes. Die Voraussetzungen des Artikels 72 Abs. 2 des Grundgesetzes liegen vor.

Der Bund hat in diesem Bereich das Gesetzgebungsrecht, weil die Einführung einer Maut für schwere Nutzfahrzeuge auf dem Netz der Bundesautobahnen zur Wahrung der Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse eine bundesgesetzliche Regelung erfordert. Denn der Markt für Straßengüterbeförderungen weist erkennbar über die Grenzen eines Landes hinaus. Die Funktion der Bundesautobahnen besteht gerade darin, überregionalen Verkehr aufzunehmen. Bundesgesetzliche Bestimmungen sind in diesem Bereich unabdingbar, weil nur dadurch gleiche Wettbewerbsbedingungen für den gewerblichen Güterkraftverkehr gewahrt werden können. Gleiches gilt für den Bereich der Ordnungswidrigkeiten. Es liegt im gesamtstaatlichen Interesse, dass für die Benutzung des Bundesautobahnnetzes auch in Zukunft ein einheitlicher rechtlicher Rahmen bestehen bleibt.

Die wichtigsten Regelungen des Gesetzes sind:

– Festlegung der öffentlich-rechtlichen Mautpflicht,
– Bestimmung der Höhe der Maut nach der zurückgelegten Strecke des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination,
– Festlegung der mautpflichtigen Fahrzeuge (ab zulässigem Gesamtgewicht von 12 t) mit Ausnahmen,
– Festlegung des Autobahnnetzes als mautpflichtiges Straßennetz mit geringfügigen Ausnahmen und Eröffnung einer begrenzten Erweiterungsmöglichkeit aus Sicherheitsgründen,
– Ermächtigung zur Festlegung der Höhe der Maut im Rahmen der Wegekostenanlastung durch Verordnung,
– Festlegung von Differenzierungsmerkmalen für die Höhe der Maut (Achszahl, Emissionsklassen),
– Festlegung von Eigentümer und Halter des Fahrzeuges, sowie von Disponent und Fahrer als Gesamtschuldner,
– Eröffnung der Möglichkeit, einen Privaten mit der Errichtung und dem Betrieb des Erhebungssystems, mit der Mauteinziehung und mit begrenzten Aufgaben bei der Kontrolle zu beauftragen,
– das Mautaufkommen steht dem Bund zu,
– Festlegung der Ordnungswidrigkeitstatbestände.

Das Bundesamt für Güterverkehr wird mit der Durchführung dieses Gesetzes beauftragt und als Kontroll- und Ordnungswidrigkeitenbehörde bestimmt. Das Bundesamt für Güterverkehr ist bereits zuständige Behörde für die Erhebung der zeitbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr. Es hat langjährige Erfahrungen mit der Straßenkontrolle und verfügt bereits über einen Teil des Personals sowie die entsprechende Grundinfrastruktur zur Erfüllung dieser Aufgabe. Neben dem Bundesamt für Güterverkehr können auch die Zollbehörden im Rahmen zollamtlicher Überwachungsmaßnahmen die Einhaltung der Vorschriften dieses Gesetzes überwachen.

Die Erhebung der Maut wird durch ein System erfolgen, das ohne Eingriff in den freien Verkehrsfluss auf der Autobahn auskommt, d. h., es wird keine Mautstationen für die Mauterhebung geben. Es wird sich dabei um ein duales System handeln. Der Nutzer hat hierbei die Wahl, die Maut entweder mittels einer automatischen Mautentrichtung zu begleichen, wofür die Fahrzeuge mit einem entsprechenden Gerät ausgerüstet sein müssen, oder von der Möglichkeit einer Mautbegleichung mit herkömmlichen Zahlungsmitteln Gebrauch zu machen. Dadurch wird der für ausländische Nutzer zwingend erforderliche diskriminierungsfreie Zugang zum deutschen Autobahnnetz gewährt. Außerdem bietet sich diese Möglichkeit auch für gelegentliche deutsche Nutzer des Autobahnnetzes an.

Durch das automatische Mauterhebungssystem soll den Benutzern eine technisch anspruchsvolle und komfortable Möglichkeit zur Entrichtung der Maut angeboten werden. Dieses Mauterhebungssystem muss die Entrichtung der Maut durch technische Einrichtungen während der mautpflichtigen Fahrt ohne systembedingtes Anhalten, ohne erhebungsbedingte Bindung an Fahrstreifen und ohne erhebungsbedingte Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie ohne vorherige Festlegung der Fahrtstrecke durch den Mautpflichtigen ermöglichen. Zur Erhebung der Maut findet ein Austausch von Daten zwischen einem Fahrzeuggerät und Einrichtungen außerhalb des Fahrzeuges statt. Eine Mitwirkungspflicht des Benutzers soll auf die Beschaffung und die betriebsbereite Unterhaltung des Fahrzeuggerätes sowie die korrekte Einstellung der Gebührenklasse beschränkt sein. Das Gerät wird gegen eine Kaution ausgehändigt, die als Vorauszahlung auf die Maut behandelt wird.

Der Mautschuldner hat aber auch die Möglichkeit, sich vor der Fahrt die Berechtigung zur Nutzung der Bundesautobahn mit herkömmlichen Zahlungsmitteln, z. B. an der Autobahn vorgelagerten Zahlstellen des Betreibers zu verschaffen.

Deutschland wird mit der Errichtung eines Mauterhebungssystems, das ohne Eingriff in den freien Verkehrsfluss auskommt, eine Vorreiterrolle auf diesem Gebiet einnehmen können. Dies eröffnet neue, auch internationale Marktchancen für die Industrie und trägt zur Sicherung von Arbeitsplätzen bei. Die Realisierung eines solchen Systems kann in Deutschland zudem auch auf anderen Feldern der Informationstechnologie einen Innovationsschub auslösen.

Finanzielle Auswirkungen

Die künftigen Maut-Einnahmen für den Bundeshaushalt richten sich nach der durch eine Rechtsverordnung nach Artikel 1, § 3 Abs. 2 des Gesetzes festzulegenden Mauthöhe. Mit Blick auf die jährlichen durchschnittlichen Fahrleistungen schwerer Lkw ab 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht auf dem Bundesautobahnnetz ergibt sich pro 1 Pf/km Mauthöhe eine Mauteinnahme mit einer Spannbreite von etwa 220 bis 260 Mio. DM pro Jahr.

Dem Bund entstehen bei der Durchführung des Gesetzes und bei der Überwachung der Einhaltung der Vorschriften dieses Gesetzes Personal- und Sachkosten im Bereich des Bundesamtes für Güterverkehr und in geringerem Umfang im Bereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und des Kraftfahrt-Bundesamtes. Um die Kosten für die Erhebung möglichst günstig und den Mauteinzug möglichst kundennah zu gestalten, beauftragt das Bundesamt für Güterverkehr einen privaten Betreiber mit der Errichtung und dem Betrieb des Erhebungssystems. Soweit es nach dem Grundgesetz möglich ist, wird der private Betreiber des Erhebungssystems als gesetzlich Beliehener auch in die Nacherhebung und in die Kontrolle eingeschaltet.

Für die Aufgaben nach diesem Gesetz sind insgesamt 972 Planstellen und Stellen beim Bundesamt für Güterverkehr erforderlich. Einschließlich der Sachausgaben entstehen Ausgaben von rd. 70 Mio. DM im Jahr 2002 und rd. 100 Mio. DM/Jahr in den Folgejahren. Das Personal soll im Laufe des Jahres 2002 weitgehend durch Umsetzung von Überhangpersonal des Bundes sowie durch Umsetzungen innerhalb des Bundesamtes für Güterverkehr gewonnen werden.

Beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen entstehen in den Jahren 2002 bis 2004 Personalausgaben von rd. 540 000 DM/Jahr und ab dem Jahr 2005 in Höhe von 270 000 DM jährlich. Im Bereich des Kraftfahrt-Bundesamtes entstehen im Jahr 2002 Personal- und

Sachausgaben von rd. 1,7 Mio. DM und ab dem Jahr 2003 von rd. 370 000 DM jährlich.

Im Regierungsentwurf des Bundeshaushalts 2002 sind rd. 57 Mio. DM beim Bundesamt für Güterverkehr veranschlagt, davon für Personalausgaben rd. 35 Mio. DM und für Sachausgaben rd. 22 Mio. DM. Im Finanzplan sind ab dem Jahr 2003 Ausgaben von rd. 70 Mio. DM/Jahr berücksichtigt, davon rd. 49 Mio. DM/Jahr für Personalausgaben und rd. 21 Mio. DM/Jahr für Sachausgaben. Die Differenzbeträge sollen im Laufe des Jahres 2002 durch Umsetzung von Ausgabemitteln aus den Überhangbereichen des Bundes zum Bundesamt für Güterverkehr gedeckt werden.

Die Steigerung vom Jahr 2002 zum Jahr 2003 beruht darauf, dass beim Bundesamt für Güterverkehr dann der volle Personalbestand erforderlich ist, um die notwendigen Kontrollen durchführen zu können. Erforderlich sind mehr als 10 Millionen Einzelkontrollfälle pro Jahr. Dies entspricht ca. 10 % der mautpflichtigen Autobahnbenutzungen. Diese Kontrolldichte ist nach einschlägigen Untersuchungen unerlässlich, um vom Beginn der Mauterhebung an zu gewährleisten, dass der „Schwarzfahrer“ in der Regel nicht besser gestellt ist als derjenige, der die Maut ordnungsgemäß entrichtet. Wird diese für Kontrollen fundamentale Regel nicht eingehalten, steht die Systemintegration des gesamten Vorhabens und damit insgesamt das Ziel der gerechteren Wegekostenanlastung in Frage.

Der Bundeshaushalt wird im Ergebnis nicht belastet. Die Vollzugskosten einschließlich der Vergütung des privaten Betreibers werden aus den Mauteinnahmen finanziert.

Ein Teil des künftigen Mautaufkommens soll im Rahmen eines „Anti-Stau-Programms“ zur nachhaltigen Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur eingesetzt werden. Dadurch kann die Beseitigung von seit langem bestehenden stauverursachenden Engpässen zügiger realisiert werden. Allein im Straßenbereich sollen auf einer Länge von rund 250 km Lücken geschlossen und Autobahnen verbreitert werden, damit der Verkehr ungehinderter fließen kann.

Das auf 5 Jahre (2003 bis 2007) angelegte Programm wird ein Volumen von rd. 7,4 Mrd. DM haben, das je zur Hälfte auf Bundesfernstraßen einerseits und die Schienen- und Wasserstraßen anderseits aufgeteilt werden wird. Dies wird dazu beitragen, dass die Bedingungen des Wirtschaftsstandortes Deutschland weiter verbessert werden.

Für die Haushalte der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände hat dieses Gesetz allenfalls geringe Auswirkungen auf die Kosten.

Preiswirkungen

Die Autobahnmaut für schwere Nutzfahrzeuge orientiert sich an den Wegekosten, soweit sie von den mautpflichtigen Fahrzeugen verursacht werden. Sie wird damit deutlich höher als die zeitbezogene Benutzungsgebühr für diese Fahrzeuggruppe liegt. Eine dadurch eventuell bedingte Verteuerung von Gütertransporten auf der Autobahn wird aber allenfalls in geringem Umfang zum allgemeinen Preisanstieg beitragen. Auch für den Fall, dass die Maut vollkommen auf die Transportpreise umgelegt werden könnte, würde der allgemeine Preisanstieg minimal bleiben, da die Transportkosten nur einen geringen Anteil am Wert der volkswirtschaftlichen Güterproduktion haben und die erhöhte Mautbelastung überwiegend den Fernverkehr treffen wird, der nur einen Teil des gesamten Straßengüterverkehrs ausmacht.

Die Maut wird auch keine negativen Auswirkungen auf die Beschäftigungslage in Deutschland haben. Da eine eventuelle Erhöhung der Transportpreise lediglich in geringem Maße in die Produktpreise einfließt, sind im produzierenden Gewerbe keine spürbaren negativen Folgen zu erwarten. Andererseits führt die Einführung der nutzungsabhängigen Preismechanismen im Verkehrsbereich zu einer verbesserten Wettbewerbssituation zwischen den Verkehrsträgern. Damit kann ein effizienterer Einsatz der volkswirtschaftlichen Ressourcen im Verkehrsbereich herbeigeführt werden, was insgesamt dem Standort Deutschland zu Gute kommt.

Die Lkw-Maut wird jeden Transport auf der Autobahn gleichermaßen erfassen. Im nationalen Bereich wird die Abgabenbelastung zwar für das Güterkraftverkehrsgewerbe deutlich spürbar erhöht werden. Die gleichmäßige Wirkung der Maut verhindert aber, dass es zu Wettbewerbsverzerrungen kommen kann. Falls es bestimmten Unternehmen gelingen sollte, eine Umlegung der Maut auf die Transportpreise durch Rationalisierungsmaßnahmen zu vermeiden und sich damit am Markt besser durchzusetzen, ist dies nicht unmittelbar durch die Maut verursacht, sondern auf ohnehin permanent stattfindende betriebliche Optimierungen zurückzuführen.

Im internationalen Wettbewerb wird die Lkw-Maut für deutsche Transportunternehmen eher Vorteile bringen, da in Zukunft erstmals auch die ausländischen Nutzer auf deutschen Autobahnen zu einem spürbaren und gerechteren Wegekostenbeitrag herangezogen werden.

II. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 – Gesetz zur Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen

Zu § 1

Absatz 1

Absatz 1 legt fest, welche konkreten Fahrzeuge der Maut unterliegen. Es handelt sich hierbei im Wesentlichen um die gleiche Fahrzeuggruppe, die bereits der zeitbezogenen Autobahngebühr unterlag. Es wurde jedoch für die Definition der mautpflichtigen Fahrzeuge bewusst nicht auf die Formulierung des Artikels 2 Buchstabe d der Richtlinie 1999/62/EG zurückgegriffen, da die dort festgelegte Definition bei der Durchführung des ABBG, das auf diese Definition verweist, in Einzelfällen immer wieder zu Auslegungsproblemen und Rechtsstreiten geführt hat. Europarechtlich steht es den Mitgliedstaaten frei, für welche Fahrzeuge sie eine Mautpflicht auf Autobahnen festlegen wollen, solange die Vorschriften der genannten Richtlinie für die ihr unterworfenen Fahrzeuge beachtet werden. Dies ist durch das vorliegende Gesetz gewährleistet.

Absatz 2

Absatz 2 sieht die Befreiung bestimmter Fahrzeuge von der Mautpflicht vor.

Die Befreiung von Omnibussen nach Nummer 1 entspricht der politischen Absicht, die zeitbezogene Autobahnbenutzungsgebühr, die für Lkw ab 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht gilt, durch eine Maut zu ersetzen. Da die Definition der mautpflichtigen Fahrzeuge gemäß Absatz 1 bewusst nicht auf die Formulierung des Artikels 2 Buchstabe d der Richtlinie 1999/62/EG zurückgreift und somit auch Omnibusse der Mautpflicht unterliegen würden, ist die ausdrückliche Befreiung dieser Fahrzeuge erforderlich.

Nach Nummer 2 werden Fahrzeuge befreit, die im besonderen öffentlichen Interesse benutzt werden, wie z. B. Fahrzeuge der Bundeswehr und anderer in Deutschland stationierter oder sich vorübergehend aufhaltender Streitkräfte, der Polizei und der Feuerwehr. Außerdem sind befreit ausschließlich für Straßenwartungsdienste genutzte Fahrzeuge von Gebietskörperschaften. Deren Befreiung folgt der bisherigen Regelung. Ausschließlich für den Straßenunterhaltungs- und den Straßenbetriebsdienst (Wegebau, Reinigung, Winterdienst) genutzte Fahrzeuge von Gebietskörperschaften werden – wie bisher in Artikel 4 Abs. 1 des Übereinkommens vom 9. Februar 1994 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen – von der Mautpflicht befreit, da zumindest ein Teil von ihnen im Rahmen der Auftragsverwaltung nach Artikel 90 GG genutzt wird.

Die Mautbefreiung nach Nummer 2 wird davon abhängig gemacht, dass diese Fahrzeuge als zu der entsprechenden Fahrzeuggruppe gehörend erkennbar sind. Dies ist bei den genannten Fahrzeuggruppen überwiegend bereits durch besondere amtliche Kennzeichen gewährleistet. Ohne eine solche Erkennbarkeit würden diese Fahrzeuge unnötigen – auch den Bundeshaushalt belastenden – Kontrollen unterzogen.

Absatz 3

In § 1 Abs. 3 Nr. 1 und 2 wird von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, bestimmte grenzüberschreitende Autobahnabschnitte zu Mitgliedstaaten der Europäischen Union von der Maut auszunehmen. Die aufgeführten Autobahnabschnitte waren bereits auf Grund des ABBG von der Gebührenpflicht ausgenommen. Durch die Fortführung dieser Ausnahmen wird auch weiterhin der in Frankreich üblichen Gebührenpraxis Rechnung getragen, die erst in einigen Kilometern Abstand von den Grenzübergängen einsetzt.

Die Herausnahme des Streckenabschnittes auf der Bundesautobahn A 5 beugt darüber hinaus den ansonsten zu erwartenden Verkehrsverlagerungen des deutsch-schweizerischen Grenzverkehrs auf das nachgelagerte Straßennetz vor. Dieser Verkehr träfe dann auf Grenzübergänge im nachgelagerten Netz, die für die Abfertigung dieser Verkehre in der Regel nicht ausgestattet sind. Die für die Abfertigung dieser Verkehre eingerichteten Grenzübergangsstellen auf der Bundesautobahn A 5 würden demgegenüber nicht mehr entsprechend genutzt.

Bei den Bundesautobahnabschnitten nach Absatz 3 Nr. 3, für deren Benutzung Gebühren nach § 2 des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes vom 30. August 1994 (BGBl. I S. 2243) erhoben werden, handelt es sich um Strecken, die zurzeit noch nicht feststehen, da erst in Zukunft entsprechende Konzessionen an private Betreiber vergeben werden können. Gegenwärtig sind solche Vorhaben auf Brücken, Tunnel und Gebirgspässe beschränkt. Denn Mautgebühren dürfen gemäß Artikel 7 Abs. 3 der Richtlinie 1999/62/EG nicht erhoben werden, solange eine zeitbezogene Autobahngebühr gilt. Ganze Bundesautobahnstrecken werden somit erst nach Inkrafttreten dieses Gesetzes an private Konzessionäre vergeben werden können. In diesen Fällen erhält dann der Konzessionär das Recht, streckenspezifische Benutzungsgebühren zu erheben.

Absatz 4

Absatz 4 sieht eine Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vor, die eine Ausdehnung der Mautpflicht auf genau bezeichnete Abschnitte von Bundesstraßen ermöglicht. Der Verordnungsgeber soll dadurch in die Lage versetzt werden, durch die Maut gegebenenfalls ausgelöste und aus Sicherheitsgründen nicht vertretbare Verkehrsverlagerungen auf die den Autobahnen nachgelagerten Bundesstraßen durch eine Ausdehnung der Mautpflicht auf solche Straßenabschnitte zu begegnen. Da diese Fälle erst im Verlauf der Erhebungspraxis erkennbar werden, kann dies nur im Wege einer Verordnungsermächtigung geregelt werden.

Zu § 2

§ 2 regelt, dass neben dem Eigentümer und dem Halter des Fahrzeuges auch der Disponent und der Fahrer Mautschuldner sind und ordnet bei mehreren Schuldnern die Gesamtschuldnerschaft an.

Zu § 3

Absatz 1

Absatz 1 legt die Struktur der Maut fest. Sie ist fahrleistungsabhängig, indem sie pro gefahrenem Kilometer berechnet wird. Es soll damit erreicht werden, dass die verursachten Wegekosten gerechter angelastet werden können. Die Differenzierung der Mauthöhe nach der Anzahl der Achsen steht in Kontinuität zur bisherigen Regelung bei der zeitbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw. Durch die emissionsbezogene Differenzierung der Mauthöhe soll ein Anreiz für den Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge geschaffen werden. Dies ist ein weiterer Schritt in Richtung auf eine umweltgerechtere Mobilität.

Absatz 2

Absatz 2 Satz 1 enthält die Ermächtigung der Bundesregierung zur Festsetzung der konkreten Mautsätze und damit auch der Fahrzeugkategorien auf Grund der Differenzierungsmerkmale des Absatzes 1.

Die Verordnungsermächtigung dient dazu,

- auf Änderungen bei den Wegekosten und
- im Hinblick auf künftige Veränderungen der Zusammensetzung der mautpflichtigen Fahrzeugflotte

zügig reagieren zu können.

Für die nicht konkret vorhersehbaren Veränderungen dieser Anteile, insbesondere hinsichtlich der Emissionsklassen, bedarf es einer flexiblen rechtlichen Reaktionsmöglichkeit.

Außerdem soll auch künftig der Anreiz zur Anschaffung der jeweils emissionsärmsten Fahrzeuge durch eine entsprechend angepasste Mautdifferenzierung erhalten bleiben.

In Absatz 2 Satz 2 und 3 wird der Rahmen für die Festsetzung der Mautsätze gesteckt. Die Wegekosten sind durch die Richtlinie 1999/62/EG vorgegeben. Sie setzen sich zusammen aus den Kapitalkosten, den Erhaltungskosten, den Betriebs- und Verwaltungskosten, soweit all diese Kosten anteilig der mautpflichtigen Fahrzeuggruppe zuzurechnen und anlastbar sind. Weiterhin ist bei der Differenzierung der Mauthöhe nach Emissionsklassen der Fahrzeuge der von dieser Richtlinie vorgegebene Spielraum zu beachten.

Zu § 4

Absatz 1

Absatz 1 konkretisiert die Pflicht des Mautschuldners zur Entrichtung der Maut.

Zugleich wird festgelegt, dass die Einziehung und Verwaltung der Maut, wie bereits bei der Durchführung des ABBG, dem Bundesamt für Güterverkehr übertragen wird. Das Mauterhebungssystem benötigt eine für das gesamte Bundesgebiet handelnde Verwaltung. Auf Grund der sehr viel größeren Anzahl der Mautentrichtungsvorgänge erfordert das Erhebungssystem in einem noch viel stärkeren Maße als bei der zeitbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für Mauteinziehung und Mautüberwachung ein zentrales, EDV-gestütztes Rechnungswesen.

Absatz 1 stellt zudem fest, dass die Maut fahrzeuggebunden entrichtet wird, damit sie nicht auf andere Fahrzeuge übertragbar ist. Ansonsten wäre eine Überwachung der Einhaltung der Mautpflicht nicht möglich.

Absatz 2

Absatz 2 Satz 1 sieht vor, dass das Bundesamt für Güterverkehr einen Privaten mit der Errichtung und dem Betrieb des Mauterhebungssystems beauftragen darf. Der Betreiber ist für die ordnungsgemäße Funktion des Erhebungssystems verantwortlich und wird insoweit durch das Bundesamt für Güterverkehr überwacht. Der Betreiber ist nach Satz 2 und 3 berechtigt, die im Rahmen des Betriebes des Erhebungssystems anfallenden Daten über Mautentrichtungen zu erheben, zu verarbeiten und zu nutzen. Soweit es sich bei den Tätigkeiten des Betreibers um hoheitliche Maßnahmen handelt, wird er insoweit beliehen. Die Zweckbindung in Satz 3 schließt die Verarbeitung und Nutzung dieser Daten für andere Zwecke, z. B. für Geschwindigkeitskontrollen, aus.

Absatz 3

Absatz 3 Satz 1 und 2 begründen für den Mautschuldner eine Mitwirkungspflicht bei der Mauterhebung (Prinzip der Selbstdeklaration). Der Schuldner hat dafür Sorge zu tragen, dass die Maut ordnungsgemäß entrichtet wird, indem er das Gerät für die automatische Bezahlung im Fahrzeug installiert, es ordnungsgemäß bedient bzw. bei der Mautbegleichung mit herkömmlichen Zahlungsmitteln zutreffende Angaben u. a. über die Mautklasse des Fahrzeuges macht.

Absatz 3 Satz 3 enthält die Ermächtigung für das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, durch Rechtsverordnung die erforderlichen Mitwirkungspflichten des Mautschuldners festzulegen und ermöglicht es, insbesondere vor dem Hintergrund der fortschreitenden Technik der Erhebung, eventuell notwendige Änderungen der Mitwirkungspflichten kurzfristig vorzunehmen.

Absatz 4

Absatz 4 Satz 1 legt die teilweise oder vollständige Gebührenerstattung auf Antrag für den Fall fest, dass eine Autobahnbenutzung nicht oder nicht vollständig durchgeführt wird. Absatz 4 Satz 2 sieht eine Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vor, durch Rechtsverordnung die näheren Bestimmungen über das Erstattungsverfahren zu erlassen.

Zu § 5

§ 5 Satz 1 begründet die Nachweispflicht des Schuldners gegenüber der Kontrollbehörde über die Entrichtung der Maut. Da bei der Entrichtung das Prinzip der Selbstdeklaration des Mautschuldners gilt, also bei der Mauterhebung nicht geprüft wird, ob und in welcher Höhe bestimmte Benutzungen von Autobahnen mautpflichtig sind, ist der Schuldner verpflichtet bei Kontrollen nachzuweisen, dass die geschuldete Maut ordnungsgemäß entrichtet wurde.

§ 5 Satz 2 sieht eine Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vor, durch Rechtsverordnung die Einzelheiten über das Verfahren zum Nachweis der Mautentrichtung zu erlassen.

Zu § 6

Absatz 1

Absatz 1 hat klarstellende Bedeutung: Die Mauterhebung bewegt sich in vollem Umfang im Rahmen des Widmungszwecks der Straße. Bei den Einrichtungen zur Erhebung der Maut handelt es sich daher um Anlagen der Straßenbauverwaltung selbst, für die § 1 Abs. 4 Bundesfernstraßengesetz gilt.

Absatz 2

Absatz 2 hat ebenfalls klarstellende Funktion: Der private Betreiber wird im Auftrag des Bundes und damit des Eigentümers der Bundesautobahnen tätig. Soweit der Betreiber Einrichtungen für das Mauterhebungssystem und die Feststellung von mautpflichtigem Gebrauch (Kontrolle) benötigt und errichtet, unterhält er diese im Benehmen mit der zuständigen Auftragsverwaltung für die Bundesautobahnen.

Die in § 6 Abs. 2 getroffene Benehmensregelung mit den Straßenbaubehörden bedeutet in der Praxis, dass die technische Errichtung der erforderlichen Mauteinrichtungen vor Ort zur Vermeidung von Störungen im Verkehrsfluss oder der Verkehrsanlage und deren Unterhaltung und Betrieb stets einer engen Abstimmung mit der zuständigen Straßenbauverwaltung bedarf.

Zu § 7

Absatz 1

Absatz 1 Satz 1 bestimmt das Bundesamt für Güterverkehr als für die Kontrolle zuständige Behörde. Nach Satz 2 können daneben auch die Zollbehörden entsprechende Kontrollen durchführen. Die Kontrolle der Maut erfolgt bei Gelegenheit der Erfüllung der sonstigen zollamtlichen Maßnahmen der Zollbehörden. In keinem Fall wird es zu einem Anhaltevorgang an den EU-Binnengrenzen alleine durch die Kontrolle der Maut kommen. Der Kernbereich hoheitlicher Kontrollaufgaben muss aus verfassungsrechtlichen Gründen vom Staat durchgeführt werden und kann nicht auf den privaten Betreiber übertragen werden. Das Bundesamt für Güterverkehr bietet sich als Kontrollbehörde an, da es sich um eine flächendeckend präsente Bundesbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen handelt, die bereits langjährige Erfahrungen mit der Straßenkontrolle aufweist und über die entsprechende Grundinfrastruktur verfügt.

Die Sätze 3 und 4 ermöglichen auf Grund einer Beleihung die Einbeziehung des privaten Betreibers in die Kontrolle, soweit der Kernbereich hoheitlicher Aufgaben nicht berührt ist. Die Lkw-Maut wird erhöhte Anforderungen an die Überwachung der Einhaltung der Mautpflicht stellen. Es ist deshalb beabsichtigt, eine automatische Kontrolle einzurichten, bei der – neben dem Bundesamt für Güterverkehr – der private Betreiber des Mauterhebungssystems begrenzte Teilaufgaben übernehmen soll, ohne dabei den Kernbereich hoheitlicher Tätigkeit anzutasten.

Das Kontrollkonzept sieht vor, dass der Betreiber an der Strecke zunächst die offensichtlich nicht mautpflichtigen Fahrzeuge anhand äußerlicher Merkmale von der Kontrolle ausnimmt und die verbleibenden Fahrzeuge mittels Kennzeichenerfassung als mautpflichtig oder nicht mautpflichtig identifiziert. Bei mautpflichtigen Fahrzeugen führt er sodann einen Abgleich mit den Daten über die Mautentrichtung durch. Ergibt der Vergleich, dass die geschuldete Maut nicht entrichtet wurde, gibt er diese Feststellung an das Bundesamt für Güterverkehr und auf Ersuchen im Einzelfall auch an die Zollbehörden weiter. Die Kontrollbehörden überprüfen den Sachverhalt und das Bundesamt für Güterverkehr leitet gegebenenfalls ein Ordnungswidrigkeitsverfahren ein.

Diese begrenzte Aufgabenübertragung auf den Betreiber ermöglicht eine effektive und wirtschaftliche Kontrolle durch das Bundesamt für Güterverkehr. Die Feststellung mautpflichtiger Autobahnbenutzungen und ordnungsgemäßer Mautentrichtungen, die bei Kontrollen außerhalb des Betriebs des Systems zur Mautentrichtung getroffen werden, obliegen ausnahmslos dem Bundesamt für Güterverkehr.

Absätze 2 und 3

Die Absätze 2 und 3 enthalten die erforderlichen Bestimmungen über die Datenspeicherung und Datenübermittlung durch die Kontrollbehörden und den Betreiber, die zur Realisierung des zuvor beschriebenen Kontrollkonzeptes notwendig sind. Die dem Bundesamt für Güterverkehr übermittelten Daten werden außerdem zur Überprüfung der ordnungsgemäßen Datenerhebung und Datenverarbeitung durch den Betreiber benötigt. Damit wird die vollständige Erhebung der Maut überwacht. Zudem dienen die Daten der Überprüfung der leistungsabhängigen Bestandteile des Vergütungsanspruches des Betreibers. Die Verwendung der Daten wird auf die Zwecke dieses Gesetzes beschränkt.

Absatz 4

Absatz 4 sieht zum Zwecke der Kontrolle ein Anhalterecht der zur Kontrolle befugten Personen vor.

Absatz 5

Absatz 5 regelt das Ausmaß der Kontrollen durch die zuständigen Behörden. Neben der Kontrolle des vor der Bundesautobahnbenutzung erteilten Beleges über die Mautentrichtung ist die Kontrolle des Fahrzeugscheins erforderlich, um das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs sowie seine Emissionsklasse zuverlässig festzustellen (insbesondere bei ausländischen Fahrzeugen). Die Kontrolle der Beförderungspapiere kann erforderlich sein, um im Falle von Verstößen gegen dieses Gesetz Anhaltspunkte für die Schwere des Gesetzverstoßes zu gewinnen. Die Kontrolle der in Satz 3 genannten Berechtigungen oder Bescheinigungen ist bei im Ausland zugelassenen Fahrzeugen erforderlich, um das Emissionsverhalten des Fahrzeugs festzustellen.

Die Prüfung des Führerscheins des Fahrers und das Verlangen von Auskünften dienen der Feststellung des konkreten Mautschuldners.

Absatz 6

Absatz 6 regelt die Unterlassungspflichten des Eigentümers, des Halters und des Disponenten hinsichtlich des gemäß Absatz 5 mitzuführenden Beleges und hinsichtlich der Aushändigung der dort genannten Dokumente.

Absatz 7

Absatz 7 ermöglicht die Erhebung der geschuldeten Maut am Ort der Kontrolle. Dadurch soll die Sicherheit der Einbringung der Maut erhöht und das Verfahren vereinfacht werden. Ein Verbot der Weiterfahrt kann insbesondere begründet sein, wenn im Bundesgebiet möglicherweise kein zahlungsfähiger Schuldner erreichbar ist, wenn der Fahrer die Aushändigung der verlangten Dokumente zur Prüfung verweigert oder wenn er die verlangten Auskünfte nicht erteilt. Bei der Entscheidung über ein Verbot zur Weiterfahrt ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten.

Absatz 8

Absatz 8 stellt klar, dass das Recht des Bundesamtes für Güterverkehr, Betriebskontrollen nach dem Güterkraftverkehrsgesetz zur Überwachung der Einhaltung der Mautpflicht durchzuführen, durch die nach diesem Gesetz eingeräumten Kontrollrechte nicht eingeschränkt werden soll. Betriebskontrollen sind ein wesentlicher Bestandteil des Kontrollkonzeptes. Sie ermöglichen die Prüfung eines erheblichen Teiles der zwingend zu kontrollierenden Autobahnbenutzungen mit begrenztem Personalaufwand.

Zu § 8

Absatz 1

Absatz 1 legt fest, dass dem Betreiber des Erhebungssystems die nachträgliche Erhebung der Maut mit Bescheid durch eine Beleihung für die Fälle übertragen werden kann, in denen er eine mautpflichtige Autobahnbenutzung festgestellt hat und die Maut nicht ordnungsgemäß entrichtet wurde. Die Regelung ermöglicht es, das Bundesamt für Güterverkehr zu entlasten und insbesondere die technischen Kenntnisse und Sachkenntnisse des privaten Betreibers des Systems zur Mautentrichtung im Rahmen der Nacherhebung der Maut nutzbar zu machen.

Absatz 2

Absatz 2 regelt die nachträgliche Erhebung. Bei einem Verstoß gegen die Mautpflicht ist die tatsächliche Wegstrecke und damit die Mauthöhe oft nicht feststellbar. Gleichwohl muss die Maut erhoben werden. Die in Satz 1 festgelegte Höhe der Nacherhebung ist angemessen, da zu berücksichtigen ist, dass mautpflichtige Fahrzeuge auf den Autobahnen vornehmlich auf langen Strecken eingesetzt werden und durch die Nacherhebung ein zusätzlicher Verwaltungsaufwand entsteht, der vom Mautschuldner verursacht wird.

Nach Satz 2 wird von einer Nacherhebung abgesehen, wenn der Mautschuldner seine Mitwirkungspflichten voll erfüllt hat, sodass die Nichterhebung der Maut auf einem Fehler im Erhebungssystem beruhen muss. Es wäre unverhältnismäßig, in diesem Fall nur die wenigen von der Kontrollbehörde erfassten Nutzer zur Zahlung eines bestimmten Streckenabschnittes heranzuziehen. Darüber hinaus ist mit allenfalls geringfügigen Einnahmeausfällen zu rechnen.

Zu § 9

§ 9 enthält datenschutzrechtliche Bestimmungen über die Löschung der im Rahmen der Mauterhebung nach § 4 Abs. 2 und im Rahmen der Kontrolle nach § 7 Abs. 2 erhobenen und nach § 7 Abs. 3 übermittelten Daten. Diese Daten müssen dem Bundesamt für Güterverkehr, den Zollbehörden und dem Betreiber für unterschiedlich lange Zeiträume zur Verfügung stehen, da sie unter anderem die Grundlage für mögliche Verfahren zur Mauterstattung oder Mautnacherhebung und für die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach diesem Gesetz bilden.

Absatz 1

Die Speicherung der Daten durch den Betreiber innerhalb der Fristen nach Absatz 1 soll es ermöglichen, die Berechtigung von Mauterstattungsverlangen zu prüfen. Eine entrichtete Maut kann zurückverlangt werden, wenn die entsprechende Autobahnfahrt nicht durchgeführt wurde (§ 4 Abs. 4). Zur Prüfung eines Erstattungsverlangens werden deshalb die Daten über die Mautentrichtung (§ 4 Abs. 2) bis zum Fristablauf für ein Erstattungsverlangen bzw. dem Abschluss eines Erstattungsverfahrens benötigt.

Absatz 2

Das Bundesamt für Güterverkehr ist für die Mauterhebung zuständig (§ 4 Abs. 1 Satz 1). Es hat die ihm nach § 7 Abs. 3 Satz 1 übermittelten, zahlungsbegründenden Daten über die Mautentrichtung aufzubewahren:

- die personenbezogenen Daten nach § 4 Abs. 2 Satz 2 Nr. 5 für drei Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die mautpflichtige Autobahnbenutzung beendet wurde,
- die übrigen Daten bis zum Ablauf von sechs Jahren nach der Übermittlung.

Diese unterschiedlichen Zeiträume sind erforderlich einerseits für die Prüfung der vom Bundesministerium der Finanzen erstellten Jahresrechnung mit Blick auf die Entlastung der Bundesregierung im Bundestag und des Weiteren für die langfristigen Prüfungen durch den Bundesrechnungshof entsprechend der Bundeshaushaltsordnung.

Da die Zollbehörden die Daten über die Mautentrichtung nach einer Erhebung der Maut durch diese Behörden gemäß § 7 Abs. 7 nicht mehr benötigen, sind diese Daten nach der Erhebung zu löschen.

Absatz 3

Zur Prüfung von Mauterstattungsverlangen werden neben den Erhebungsdaten insbesondere auch die Kontrolldaten benötigt, d. h. die Feststellung von mautpflichtigen Autobahnbenutzungen (§ 7 Abs. 2). Denn bei einem missbräuchlichen Erstattungsverlangen muss der Antragsteller zumindest der Gefahr ausgesetzt werden, dass die Feststellung über eine – in einem solchen Fall tatsächlich durchgeführte – Autobahnbenutzung erhalten geblieben ist und sein Erstattungsverlangen gegebenenfalls strafrechtlich verfolgt werden kann.

Die Daten über die Feststellung der mautpflichtigen Benutzungen müssen aus diesem Grund bis zum Fristablauf für ein Erstattungsverlangen bzw. dem Abschluss eines Erstattungsverfahrens zur Verfügung stehen.

Absatz 4

Die Löschungsfristen nach Absatz 4 betreffen die Kontrolldaten bei Verstößen gegen die Mautpflicht. Die Daten über die Feststellung der mautpflichtigen Autobahnbenutzung dienen in diesen Fällen als Grundlage für die Durchführung der Nacherhebungsverfahren.

Die Löschungsfrist von zwei Jahren nach erstmaliger Speicherung dieser Daten für das Bundesamt für Güterverkehr ist erforderlich, da dieses die Daten als Grundlage für gezielte Betriebskontrollen im Hinblick auf weitere Mautverstöße heranzieht. Hierdurch können Unternehmen, die im Verlauf bestimmter Zeitabschnitte besonders häufig Verstöße begehen, effektiv zur Einhaltung der Mautpflicht veranlasst werden.

Absatz 5

Bei der Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften dieses Gesetzes wird zunächst festgestellt, ob im konkreten Fall eine mautpflichtige Benutzung der Autobahn vorliegt. Es können deshalb auch Fahrzeuge erfasst werden, die der Mautpflicht nicht unterliegen. Ist dies der Fall, sind Bilder und Kontrolldaten sofort zu löschen.

Absatz 6

Absatz 6 ermöglicht die Auswertung der gespeicherten Daten mit dem Ziel der Erstellung allgemeiner Geschäftsstatistiken für diesen Bereich.

Zu § 10

§ 10 enthält die Bewehrung der Vorschriften dieses Gesetzes durch Ordnungswidrigkeitstatbestände, da die in § 8 vorgesehene Nacherhebung der Maut alleine nicht ausreicht, um die Einhaltung des Gesetzes zu gewährleisten. Es bedarf daneben einer ausreichenden Abschreckung, insbesondere mit Blick auf die Hinterziehung von Maut und auf Maßnahmen, die darauf abzielen, sich der Kontrolle zu entziehen.

Absatz 1

Absatz 1 Nr. 1 betrifft den Fall, dass Autobahnen mit mautpflichtigen Fahrzeugen benutzt werden und die geschuldete Maut nicht oder nicht rechtzeitig entrichtet wurde. Die Pflicht zur Mautentrichtung besteht für jeden Mautschuldner. Ein Mautschuldner handelt deshalb ordnungswidrig, wenn er wusste oder im Rahmen seiner Verantwortung hätte erkennen müssen, dass die Maut nicht oder nicht rechtzeitig entrichtet wurde.

Absatz 1 Nr. 2 betrifft den Fall, dass der Fahrer die Zeichen und Weisungen der zur Kontrolle befugten Personen nicht befolgt, etwa trotz Anhaltegebot die Fahrt fortsetzt und sich dadurch der Kontrolle zu entziehen versucht.

Absatz 1 Nr. 3 betrifft den Fall, dass der Fahrzeugführer entgegen der Mitführungspflicht einen Beleg über die Mautentrichtung nicht mitführt oder nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt.

Absatz 1 Nr. 4 betrifft die Weigerung des Fahrzeugführers, die erforderlichen Auskünfte für die Kontrolle zu geben.

Absatz 1 Nr. 5 betrifft den Fall, dass der Halter des Zugfahrzeugs (Motorfahrzeug) oder die Person, die über den Gebrauch des Motorfahrzeugs bestimmt oder Eigentümer des Motorfahrzeugs ist, anordnet oder zulässt, dass der Beleg über die Entrichtung der Maut entgegen der Mitführungspflicht nicht mitgeführt oder der zur Kontrolle befugten Person nicht ausgehändigt wird.

Die Bußgeldbewehrung für die Mitführungs- und Aushändigungspflichten bezüglich der weiteren in § 7 Abs. 5 genannten Dokumente ist bereits in anderen gesetzlichen Bestimmungen enthalten.

Absatz 2

Absatz 2 sieht eine Bewehrung der Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 Nr. 1 und 2 mit Bußgeld bis zu 20 000 Euro vor, weil bei diesen Ordnungswidrigkeiten, insbesondere bei wiederholten Verstößen, die Betroffenen sich u. U. erhebliche Vorteile in widerrechtlicher Weise verschaffen. Für die Verstöße gegen die Pflicht zur Mitführung und Aushändigung kontrollrelevanter Dokumente und die Pflicht zur Auskunftserteilung durch den Fahrzeugführer ist ein geringerer Höchstsatz der Geldbuße vorgesehen, da diese Verstöße einen geringeren Unrechtsgehalt aufweisen.

Absatz 3

Absatz 3 weist – wie bereits bei der zeitbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw – die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten dem Bundesamt für Güterverkehr zu.

Zu § 11

Das Mautaufkommen steht dem Bund als Träger der Straßenbaulast der Bundesautobahnen zu.

Zu § 12

Absatz 1

In § 12 Abs. 1 wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Erreichung einer gewissen Flexibilität ermächtigt, den Zeitpunkt des Beginns der Erhebung der Maut, der für Anfang des Jahres 2003 vorgesehen ist, durch Rechtsverordnung festzulegen. Absatz 1 regelt das Außerkrafttreten des Autobahnbenutzungsgebührengesetzes für schwere Nutzfahrzeuge vom 30. August 1994 (ABBG). Die Einstellung der zeitbezogenen Autobahngebühr für schwere Lkw geht damit nahtlos in den Beginn der Erhebung der Maut über.

Absatz 2

Absatz 2 sieht die Rückerstattung von zeitbezogenen Gebühren vor, die für einen Zeitraum entrichtet werden, der über den Zeitpunkt des Außerkrafttretens des ABBG hinausgeht. Dies ist notwendig, da nach dem ABBG den Gebührenschuldnern das Recht zum Erwerb von Bescheinigungen zusteht, deren Gültigkeitszeitraum über diesen Zeitpunkt hinausgehen kann. Dieses Recht darf auch nicht mit Blick auf die Aufhebung des ABBG eingeschränkt werden, da die Gebührenpflicht im fortbestehenden Gebührenverbund weiter gelten wird.

Absatz 3

Absatz 3 ist eine Übergangsvorschrift, durch die § 4 des Autobahnbenutzungsgebührengesetzes (ABBG) zu einem Zeitgesetz im Sinne von § 4 Abs. 4 OWiG wird, sodass Ordnungswidrigkeiten nach dem ABBG, die während dessen Geltung begangen wurden, auch nach dessen Außerkrafttreten nach dieser Vorschrift geahndet werden können.

Zu Artikel 2 – Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Die Änderung in § 35 Abs. 1 Nr. 10 des Straßenverkehrsgesetzes und die Ergänzung des § 36 des Straßenverkehrsgesetzes um einen neuen Absatz 2b ist erforderlich, um unter Zugriff im automatischen Verfahren auf das Zentrale Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) die Kontrolle mautpflichtiger Autobahnbenutzungen durchführen zu können. Die in der Begründung zu Artikel 1 § 7 dargestellte Kontrolle setzt voraus, dass das Bundesamt für Güterverkehr und der Betreiber des Mauterhebungssystems den erfassten Fahrzeugen die für die Mautpflicht maßgeblichen Fahrzeugdaten zuordnen können. Sie benötigen hierzu einen automatischen Zugriff auf die entsprechenden Daten des Zentralen Fahrzeugregisters des KBA.

Zu Artikel 3 – Änderung der Fahrzeugregisterverordnung

Artikel 3 enthält Folgeänderungen der Fahrzeugregisterverordnung zu den Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes in § 11 dieses Gesetzes und ermöglicht die automatische Übermittlung der erforderlichen Daten des Zentralen Fahrzeugregisters durch das KBA.

Zu Artikel 4 – Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang

Artikel 4 enthält die so genannte „Entsteinerungsklausel“, die es ermöglicht, die durch Gesetz geänderten Teile von Verordnungen in Zukunft wieder durch Verordnung zu ändern.

Zu Artikel 5 – Inkrafttreten

Artikel 5 regelt das Inkrafttreten der Vorschriften dieses Gesetzes zu verschiedenen Zeitpunkten.

Absatz 1

Absatz 1 sieht für das Inkrafttreten des Artikels 1 – Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge – den Tag nach der Verkündung dieses Gesetzes vor. Diese Regelung ist erforderlich, um die innerstaatliche rechtliche Grundlage für den zeitlich dem Beginn der Mauterhebung vorgelagerten völkerrechtlichen Akt der Erklärung der Einstellung der Erhebung der zeitbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr gemäß Artikel 17 Abs. 1 des Übereinkommens vom 9. Februar 1994 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen zu schaffen. Außerdem muss dem Bundesamt für Güterverkehr die Rechtsgrundlage für die Rückerstattung von zeitbezogenen Gebühren nach Artikel 1, § 12 Abs. 2 geraume Zeit vor dem Außerkrafttreten des ABBG zur Verfügung stehen.

Absatz 2

Absatz 2 legt für das Inkrafttreten der Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes und der Fahrzeugregisterverordnung, einschließlich der so genannten Entsteinerungsklausel, den aus Artikel 1 § 12 Abs. 1 ableitbaren Zeitpunkt des Beginns der Mauterhebung fest. Vor diesem Zeitpunkt würden die Gesetzesänderungen „ins Leere laufen“. Die vorgesehene Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vor dem Beginn der Mauterhebung würde zudem der Erhebung und Kontrolle der zeitbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Nutzfahrzeuge, die bis zu diesem Zeitpunkt gilt, eine rechtliche Grundlage entziehen.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 767. Sitzung am 27. September 2001 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie aus der Anlage ersichtlich Stellung zu nehmen.

1. **Zum Gesetzentwurf allgemein**

   a) Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, sich intensiv dafür einzusetzen, dass zeitgleich mit der Einführung der Maut eine Harmonisierung der Abgabenbelastung im gesamten europäischen Transportgewerbe erfolgt, damit die insbesondere fiskalischen Wettbewerbsnachteile der deutschen Straßentransportwirtschaft beseitigt werden.

   Begründung

   Die bereits jetzt bestehenden unterschiedlichen Belastungen im europäischen Transportgewerbe und die damit einhergehenden unterschiedlichen Wettbewerbsbedingungen werden mit der Einführung der Maut in der Bundesrepublik Deutschland für die deutschen Transporteure noch weiter verschärft.

   Eine europäische Harmonisierung der Abgaben der Transportwirtschaft trüge zur Wettbewerbsgleichheit bei und würde darüber hinaus dem Nichtdiskriminierungsgebot der Europäischen Union gerecht werden.

   b) Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, das Mautaufkommen zusätzlich zu den bisherigen Ansätzen dem Verkehrshaushalt des Bundes zuzuführen.

   Begründung

   Mit dieser Forderung soll verhindert werden, dass der mit der Maut gewonnene zusätzliche Finanzierungsspielraum durch eine mögliche gleichzeitige Reduzierung der regulären Haushaltsansätze wieder eingeengt wird.

2. **Zu Artikel 1** (§ 1 Abs. 1 ABMG)

   In Artikel 1 sind in § 1 Abs. 1 die Wörter „oder Fahrzeugkombinationen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens zwölf Tonnen“ durch die Wörter „im Sinne des Artikels 2 Buchstabe d der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 187 S. 42)“ zu ersetzen.

   Begründung

   Die vorgeschlagene Änderung soll die Definition der Fahrzeuge im Sinne der Fassung des Autobahnbenutzungsgebührengesetzes für schwere Nutzfahrzeuge (ABBG) vom 30. August 1994 wiederhergestellt werden.

   Die von der Bundesregierung gegebene Begründung für eine Erweiterung der Definition der mautpflichtigen Fahrzeuge über die in der Richtlinie vorgegebene Definition hinaus vermag in keiner Weise zu überzeugen. Auslegungsprobleme und Rechtsstreitigkeiten über die Formulierung in Artikel 2 Buchstabe d der Richtlinie, auf die im ABBG verwiesen wird, rechtfertigen es nicht, eine Vielzahl von kleinen und mittelständischen Betrieben insbesondere der Bauwirtschaft, der Land- und Forstwirtschaft sowie der Schausteller, die Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen einsetzen, die nicht für den Güterverkehr bestimmt sind, künftig der Mautpflicht zu unterwerfen. Darüber hinaus bestehen erhebliche Zweifel an der EU-rechtlichen Zulässigkeit einer solchen Definition, die weit über den Rahmen der Richtlinie hinausgeht.

   Eine solche Ausweitung der Gebührenpflicht erscheint aber auch aus wirtschafts- und verkehrspolitischer Sicht kontraproduktiv. Betroffen sind eine Vielzahl kleiner und mittelständischer Unternehmen insbesondere solcher Branchen, die mit erheblichen wirtschaftlichen Problemen zu kämpfen haben. So kommt es nicht von ungefähr, dass z. B. der Deutsche Bundestag auf Grund eines fraktionsübergreifenden Antrags die Bundesregierung aufgefordert hat, ein Bündel von Einzelmaßnahmen zu ergreifen, um auch künftig die Existenz des Schaustellergewerbes und des Kulturguts Volksfest zu sichern. Da wegen eines nur geringen Aktionsradius bzw. wegen mangelnder Angebote der Bahn (Rückzug aus der Fläche) in der Regel keine Verlagerung auf die Bahn stattfinden dürfte, führt eine solche Gebührenausweitung dazu, dass diese Transporte auf das nachgeordnete Straßennetz ausweichen und dort die Verkehrsprobleme insbesondere in innerörtlichen Bereichen erhöhen.

3. **Zu Artikel 1** (§ 1 Abs. 2 Nr. 2 ABMG)

   In Artikel 1 ist § 1 Abs. 2 Nr. 2 wie folgt zu ändern:

   a) Nach dem Wort „Straßenbetriebsdienst“ sind die Wörter „einschließlich Straßenreinigung und Winterdienst“ einzufügen;

   b) Nach dem Wort „Fahrzeuge“ sind die Wörter „von Gebietskörperschaften“ zu streichen.

   Begründung

   zu a:

   Klarstellung des Gewollten; Straßenreinigung und Winterdienst gehören nicht zur Straßenbaulast; vgl. § 3 Abs. 3 FStrG.

   zu b:

   Der Begriff Gebietskörperschaften ist zur Umschreibung von Ländern, Landkreisen, Städten und Gemeinden unscharf. Ferner ist kein Grund ersichtlich, die Ausnahme von der Mautpflicht nicht generell auf Fahrzeuge des Straßenunterhaltungs- und Betriebsdienstes der Straßenbauverwaltungen sowie auch auf Fremdfahrzeuge im Auftrag der Straßenbauverwaltung zu erstrecken.

4. **Zu Artikel 1** (§ 1 Abs. 2a – neu – und 3 ABMG)

   In Artikel 1 ist § 1 wie folgt zu ändern:

   a) Nach Absatz 2 ist folgender Absatz 2a einzufügen:

      „(2a) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Abschnitte von Bundesautobahnen festzulegen, auf denen eine Maut nach Absatz 1 nicht erhoben wird, sofern ansonsten Verlagerungen von Verkehren in das nachgeordnete Straßennetz mit negativen Auswirkungen auf das öffentliche Wohl zu befürchten sind“.

   b) In Absatz 3 sind die Nummern 1 und 2 zu streichen.

      Als Folge zu Buchstabe b
      ist in § 1 Abs. 3

      – im Eingangssatz der Doppelpunkt und

      – die Angabe „3.“

      zu streichen.

   Begründung

   Mit der Einführung der streckenabhängigen Maut werden Verlagerungs- und Verdrängungswirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz verbunden sein, unabhängig von der Klassifizierung dieser Straßen. Die Regelung nach § 1 Abs. 4 ABMG erfasst nur Bundesfernstraßen. Dort wird die Mauterhebung aber in vielen Fällen auf technische Schwierigkeiten stoßen, beispielsweise auf Grund der Vielzahl von Zufahrten und vor allem in den Ortslagen. Weiterhin können Verlagerungseffekte und damit Gefährdungen der Verkehrssicherheit auch im Netz der Landesstraßen, Kreis- oder Gemeindestraßen auftreten.

   Um diesen Verlagerungen entgegenwirken zu können, muss es möglich sein, bei Bedarf bestimmte Autobahnabschnitte auf dem Verordnungswege mit Zustimmung des Bundesrates zeitlich beschränkt oder dauerhaft von der Maut auszunehmen. Die vom Bund im Gesetzentwurf vorgeschlagene Regelung greift dagegen vom Umfang her zu kurz und ist auch nicht flexibel genug, um den wechselnden Anforderungen, die sich aus der Verkehrsentwicklung heraus ergeben, Rechnung zu tragen.

5. **Zu Artikel 1** (§ 1 Abs. 4 Satz 1 ABMG)

   In Artikel 1 sind in § 1 Abs. 4 Satz 1 die Wörter „aus Sicherheitsgründen“ durch die Wörter „aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls, um durch die Maut ausgelösten Verkehrsverlagerungen zu begegnen,“ zu ersetzen.

   Begründung

   Klarstellung des Gewollten. Die Ausweitung der Mautpflicht auf Bundesstraßen sollte davon abhängig gemacht werden, ob dies aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls geboten ist. Die Beschränkung auf Sicherheitsgründe allein ist zu eng gefasst, da dies nur mit statistischem Nachweis höherer Unfallentwicklung belegbar wäre.

   Kriterien wie z. B. eine besondere Netzlage (insbesondere die Attraktivität von kürzeren Bundesstraßenverbindungen) sowie hohe Verkehrsbelastung bzw. hoher Schwerverkehrsanteil können ebenso Anlass geben, Schwerverkehr möglichst auf der Autobahn zu führen und durch Bemautung von Bundesstraßen einer Verkehrsverlagerung auf solchen Straßenabschnitten zu begegnen. Auch Gründe des Umwelt- und Immissionsschutzes, des Städtebaus oder Kapazitätsprobleme können die Ausdehnung der Mautpflicht auf Bundesstraßen im Einzelfall rechtfertigen.

   Allerdings können bemautete Bundesstraßen zu Problemen und Wettbewerbsverzerrungen im Güternahverkehr führen. Zudem dienen Bundesstraßen auch der Erschließung von Grundstücken. Die Vor- und Nachteile für eine Ausdehnung der Mautpflicht auf Bundesstraßen müssen daher im Einzelfall sorgfältig abgewogen werden.

6. **Zu Artikel 1** (§ 2 ABMG)

   In Artikel 1 ist § 2 wie folgt zu fassen:

   „§ 2
   Mautschuldner

   Mautschuldner ist, wer während der mautpflichtigen Benutzung Eigentümer oder Halter des Fahrzeugs ist. Mehrere Mautschuldner haften als Gesamtschuldner.“.

   Begründung

   In Anbetracht der möglichen Höhe von Mautgebühren erscheint die vorgesehene gesamtschuldnerische Haftung auch des jeweiligen Disponenten und Fahrers aus sozialen Gründen nicht vertretbar. Solange die Einzelheiten des Verfahrens der Erhebung der Maut nicht feststehen, kann nicht davon ausgegangen werden, dass Disponent und Fahrer Einblick in die Mautentrichtung durch den primär verantwortlichen Unternehmer haben.

7. **Zu Artikel 1** (§ 3 ABMG)

   Der Bundesrat erkennt an, dass der Gesetzentwurf der Bundesregierung grundsätzlich geeignet ist, die Wegekosten durch Einführung einer streckenbezogenen Autobahnmaut den Verursachern gerechter anzulasten, als dies durch die bisherige zeitbezogene Autobahnbenutzungsgebühr möglich ist. Unabdingbar ist es allerdings, damit gleichzeitig auch die erheblichen zwischen deutschen und ausländischen Unternehmen bestehenden Wettbewerbsverzerrungen abzubauen.

   Hierzu hält es der Bundesrat für dringend erforderlich, die genauere Festlegung über die Mauthöhe und insbesondere über die erforderliche Kompensation im Gesetz selbst zu regeln.

   Die Mauthöhe muss schon aus verfassungsrechtlichen Gründen gesetzlich festgelegt werden. Sie stellt einen so wesentlichen Teil des Regelungsinhaltes des Gesetzes dar, dass sich der Gesetzgeber der Verantwortung hierfür nicht durch Delegation auf einen Verordnungsgeber begeben darf.

   Der seit langem angestrebte Abbau der fiskalischen Disparitäten zu Lasten des deutschen Transportgewerbes, die zu erheblichen, teils existenzbedrohenden Wettbewerbsnachteilen geführt haben, ist nur möglich, wenn die im internationalen Vergleich hohen Belastungen durch die Mineralölsteuer gemindert werden. Ansonsten droht durch den vorliegenden Gesetzentwurf eine Verschärfung der bestehenden Wettbewerbsnachteile mit Existenzgefährdung für zahlreiche gewerbliche Transportunternehmen.

Die in § 3 Abs. 2 Satz 1 des Gesetzentwurfs vorgesehene Regelung zur Staffelung der Maut nach der Anzahl der Achsen und den Emissionsklassen ist insoweit zu ergänzen, als auch die Differenzierung nach Benutzungszeiten, Streckenabschnitten und Regionen ermöglicht werden muss. Ferner drohen die in dünn besiedelten und strukturschwachen Gebieten durch große Anstrengungen zur Verkehrserschließung erreichten Fortschritte durch die Verteuerung des Verkehrs infolge der Autobahnmaut beeinträchtigt zu werden. Es gilt zu vermeiden, dass strukturschwache Gebiete und Flächenländer auf Grund ihrer erheblich größeren, durchschnittlichen Transportweiten überdurchschnittlich zum Gesamtaufkommen der Autobahnmaut beitragen müssen, obwohl die spezifischen Kosten für Unterhalt und Bau der Infrastruktur dort tendenziell geringer sind als in den Ballungsräumen.

8. **Zu Artikel 1** (§ 4 ABMG)

Das vorgesehene duale System mit konventioneller Entrichtung der Maut vor Beginn der mautpflichtigen Benutzung einerseits und der Teilnahme an einem elektronischen Abbuchungssystem andererseits sowie die Wahlmöglichkeit des Mautschuldners zwischen beiden Erhebungsarten kommt im Gesetzentwurf nicht zum Ausdruck. Die wesentlichen Rechte und Pflichten der Mautschuldner sollten für beide Arten aus dem Gesetz selbst erkennbar sein.

9. **Zu Artikel 1** (§ 4 Abs. 2 ABMG)

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung zu prüfen, ob unter verkehrspolitischen und datenschutzrechtlichen Gesichtspunkten die zum Zwecke des Mautbetriebs erhobenen Daten in anonymisierter Form auch für telematikgestützte Mehrwertdienste (z. B. zur dynamischen Stauerkennung und für allgemeine Verkehrsinformationsdienste) und ggf. mit ausdrücklicher Zustimmung des Mautschuldners auch für fahrzeugbezogene Mehrwertdienste (z. B. für Flottenmanagementsysteme) weitergegebenen werden können. Damit ließen sich aufwändige Doppelerhebungen von aktuellen Verkehrsdaten vermeiden und die von Bund sowie Ländern angestrebten flächendeckenden dynamischen Verkehrsinformationen zumindest auf Autobahnen schneller und effizienter verwirklichen.

10. **Zu Artikel 1** (§ 6 ABMG)

In Artikel 1 ist § 6 wie folgt zu fassen:

„§ 6
Beleihung eines Betreibers

(1) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrats einen Privaten mit dem Recht zur Erhebung der Maut und zum Betrieb des Systems zur Erhebung der Maut zu beleihen (Betreiber). Der Betreiber untersteht insoweit der Aufsicht durch das Bundesamt für Güterverkehr.

(2) Zum Zweck des Betriebs des Mauterhebungssystems darf der Betreiber nachfolgende Daten erheben, verarbeiten und nutzen:

1. Höhe der entrichteten Maut;
2. Strecke, für die die Maut entrichtet wurde;
3. Ort und Zeit der Mautentrichtung;
4. Bei Entrichtung der Maut vor der Benutzung mautpflichtiger Bundesautobahnen: der für die Durchführung der Fahrt zulässige Zeitraum sowie die Belegnummer;
5. Kennzeichen des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination;
6. Für die Mauthöhe maßgebliche Merkmale des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination.

Diese Daten dürfen ausschließliche für die Zwecke dieses Gesetzes erhoben, verarbeitet und genutzt werden.

(3) Der Bau und die Unterhaltung von Einrichtungen zur Erhebung der Maut und zur Kontrolle der Einhaltung der Mautpflicht obliegt der Straßenbaubehörde. Die Bundesregierung kann mit Zustimmung des Landes dem Betreiber den Bau und die Unterhaltung von Einrichtungen zur Erhebung der Maut und zur Kontrolle der Einhaltung der Mautpflicht übertragen. Hoheitliche Befugnisse gehen insoweit nicht über; die §§ 4, 17 und 18f bis 19a des Bundesfernstraßengesetzes finden Anwendung. Der Betreiber untersteht insoweit der Aufsicht durch die Straßenbaubehörde.

(4) Dem Betreiber obliegt die Beschaffung, Anbringung, Unterhaltung und Entfernung der zur Mauterhebung erforderlichen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen. Er hat hierzu rechtzeitig die erforderlichen Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden einzuhalten, deren Aufsicht er insoweit untersteht. Der Betreiber ist berechtigt, die zur Mauterhebung erforderlichen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nach Maßgabe der Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden zu betreiben.“.

Als Folge
ist § 4 Abs. 2 zu streichen.

B e g r ü n d u n g

Die Neufassung von § 6 des Gesetzentwurfs enthält zusammenfassend die Regelungen über die Beleihung eines privaten Betreibers mit der Mauterhebung sowie die Übertragung des Baues von Mauterhebungseinrichtungen sowie des Betriebs von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen. Als Folge entfällt § 4 Abs. 2 des Gesetzentwurfs, der innerhalb der Regelungen der Pflichten des Mautschuldners systemwidrig eingeordnet ist. § 6 Abs. 1 des Gesetzentwurfs ist durch eine inhaltsgleiche Bestimmung im Bundesfernstraßengesetz zu ersetzen, während § 6 Abs. 2 auf Grund der Neufassung des § 6 ersatzlos entfällt.

Zu § 6 Abs. 1

Die Bestimmung enthält eine Ermächtigung zur Beleihung eines Privaten mit der Mauterhebung, die den verfassungsrechtlichen Anforderungen insbesondere hinsichtlich ihrer Bestimmtheit genügt. Mit dem Erlass einer Beleihungsrechtsverordnung der Bundesregierung wird dem rechtsstaatlich gebotenen Erfordernis

der Veröffentlichung der Außenrechtszuständigkeit des Privaten zum Erlass von Verwaltungsakten Rechnung getragen. Ein Verwaltungsakt des Bundesamtes für Güterverkehr kann dies nicht ersetzen.

Da die Beleihung sonst grundsätzlich der Auftragsverwaltung der Länder obliegen würde, bedarf die Verordnung der Zustimmung des Bundesrates. § 6 Abs. 1 Satz 2 enthält die gebotene Regelung der Aufsicht über die Mauterhebung.

Zu § 6 Abs. 2

§ 6 Abs. 2 übernimmt vollinhaltlich die bisher in § 4 Abs. 3 vorgesehene Regelung der Datenerhebung usw.

Zu § 6 Abs. 3

Baumaßnahmen für Mauterhebungseinrichtungen an Bundesautobahnen unterliegen der Auftragsverwaltung durch die Straßenbauverwaltungen der Länder nach Artikel 90 Abs. 2 GG. Das Bundesamt für Güterverkehr ist hierfür ohne eine Änderung des Grundgesetzes rechtlich nicht zuständig und auch fachlich nicht geeignet.

Der Bau eines Straßenbestandteils durch einen Privaten in eigener Verantwortung steht im Widerspruch zum Grundsatz des § 4 FStrG, dass nur Straßenbaumaßnahmen unter Leitung einer Straßenbaubehörde nicht dem Baurecht unterliegen. Eine Beleihung des Privaten ist insoweit nicht vertretbar, da Baumaßnahmen an Autobahnen immer sicherheitsrelevant sind.

Mit der vorgeschlagenen Ergänzung in Satz 3 nach dem Vorbild von § 15 Abs. 2 Satz 6 FStrG liegt die hoheitliche Verantwortung für die Sicherheit der Baumaßnahmen beim Bau und der baulichen Unterhaltung von Mauterhebungseinrichtungen bei der Straßenbaubehörde, ebenso ein etwaiges Enteignungsrecht. Diese notwendige Zuständigkeitsregelung kann nicht durch eine Einvernehmens-, geschweige denn Benehmensregelung ersetzt werden, wie bisher in § 6 Abs. 2 vorgesehen, der deshalb entfällt. § 6 Abs. 3 Satz 4 stellt die notwendige Aufsicht durch die Straßenbaubehörden klar.

Zu § 6 Abs. 4

Die Bestimmung regelt die Rechte und Pflichten des Betreibers hinsichtlich des Straßenverkehrsrechts. Gründe der Rechtssicherheit und der Praktikabilität sprechen dafür, dass der Betreiber die für die Mauterhebung erforderlichen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen beschafft und unterhält. Die Befugnis zu deren Betrieb folgt als Annexkompetenz aus der Beleihung mit dem Recht zur Mauterhebung. § 6 Abs. 4 Satz 2 und 3 stellen klar, dass der Betreiber hierbei nur nach den Anordnungen und unter Aufsicht der zuständigen Straßenverkehrsbehörden handeln darf.

11. **Zu Artikel 1** (§ 11 Abs. 1 und 2 – neu – ABMG)

In Artikel 1 ist in § 11 vor Satz 1 die Absatzbezeichnung „(1)“ zu setzen und nach Absatz 1 folgender Absatz 2 anzufügen:

„(2) Einnahmen aus der Mauterhebung, die den Umfang der Kostendeckung übersteigen, sind zweckgebunden für Maßnahmen zur nachhaltigen Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zu verwenden, insbesondere zur Beseitigung von Engpässen auf Bundesfernstraßen, zum Erhalt und Ausbau der Verkehrswege Schiene und Wasser sowie zur Verbesserung der Infrastruktur des kombinierten Ladeverkehrs auf den vorgenannten Verkehrsträgern.“.

Begründung

Die nur auf Seite 11 der Begründung des Gesetzentwurfes enthaltenen Äußerungen zur Verwendung der über die Kostendeckung hinausgehenden Einnahmen sollen im Gesetzestext selbst verankert werden mit dem Ziel, die Verwendung der Mehreinnahmen für eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und damit auch für eine Entlastung der Umwelt zu sichern.

12. **Zu Artikel 1** (§ 11 Abs. 3 – neu – ABMG)

In Artikel 1 ist in § 11 folgender Absatz 3 anzufügen:

„(3) Soweit die Straßen anderer Baulastträger durch verdrängte Schwerlastverkehre in erheblichem Umfang zusätzlich beansprucht werden, sind die betreffenden Baulastträger am Mautaufkommen angemessen zu beteiligen.“.

Begründung

Die vorgesehene Beteiligung anderer Straßenbaulastträger ist sachlich geboten. Sie soll eventuelle Nachteile ausgleichen, die durch die Mauterhebung auf den Bundesautobahnen ausgelöst werden können.

13. **Zu Artikel 1** (§ 12 Abs. 1 ABMG)

Artikel 1 § 12 Abs. 1 ist wie folgt zu fassen:

„Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates den Zeitpunkt des Beginns der Erhebung der Maut festzulegen. Zu diesem Zeitpunkt tritt das Autobahnbenutzungsgebührengesetz für schwere Nutzfahrzeuge vom 30. August 1994 (BGBl. 1994 II S. 1765), geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 19. Dezember 2000 (BGBl. 2000 II S. 1530), außer Kraft.“.

Begründung

Nach dem Grundsatz der Gewaltenteilung ist es ausgeschlossen, ein förmliches Bundesgesetz durch eine Verordnung eines Bundesministeriums aufzuheben.

14. **Zu Artikel 1a – neu –** (§ 1 Abs. 4 Nr. 3a – neu – FStrG)

Nach Artikel 1 ist folgender Artikel 1a einzufügen:

‚Artikel 1a
Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

In § 1 Abs. 4 des Bundesfernstraßengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. April 1994 (BGBl. I S. 854), geändert durch Gesetz vom 19. Juni 1997 (BGBl. I S. 1452) und vom 27. Juli 2001

(BGBl. I S. 1950), wird nach Nummer 3 folgende Nummer 3a eingefügt:

„3a. Einrichtungen zur Erhebung von Maut und zur Kontrolle der Einhaltung der Mautpflicht;“‘.

Als Folge
ist § 6 Abs. 1 zu streichen.

B e g r ü n d u n g

Anstelle der in Artikel 1 des Gesetzentwurfes in § 6 Abs. 1 ABMG vorgesehenen Regelung wird diese systematisch richtig in den Katalog der Straßenbestandteile des § 1 Abs. 4 FStrG aufgenommen.

Die Regelung ist dort erforderlich, da die Gruppen der Straßenbestandteile – im Gegensatz zu den einzelnen Beispielen – in § 1 Abs. 4 FStrG abschließend sind und Mauterhebungseinrichtungen unter keine der bisherigen Gruppen einwandfrei subsumiert werden können.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333